Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2015Z05525

Vragen van de leden **Visser** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris Infrastructuur en Milieu over *uitbreiding gemeentelijke milieuzones waaronder Amsterdam, Utrecht en Rotterdam en over het bericht dat Utrechtse lucht beter is* (ingezonden 27 maart 2015).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Utrechtse lucht beter»?[1] Klopt het dat er voor 2015 geen overschrijdingen van de vanaf dit jaar geldende Europese normen voor stikstofdioxide en fijnstof zullen zijn in Utrecht? Deelt u de mening dat het daarom niet gepast is om de milieuzone uit te breiden voor personen- en bestelauto's? Zo nee, wat rechtvaardigt volgens u het onnodig op kosten jagen van automobilisten en ondernemers?

Vraag 2
Deelt u de mening dat te behalen effecten van voorgenomen uitbreidingen van milieuzones zich niet verhouden tot de kosten die gemaakt moeten worden, mede in relatie tot uw uitspraak dat bronbeleid de meest effectieve aanpak is? Zo ja, waarom draagt de rijksoverheid hier dan toch aan bij? Zo nee, waarom niet?

Vraag 3
Heeft u vastgesteld wat de financiële consequenties zijn als milieuzones worden ingesteld of uitgebreid, zowel voor overheden als voor consumenten en bedrijfsleven? Zo nee, waarom niet en vindt u niet dat dergelijke maatregelen, juist nu de stikstof- en fijnstofnormen bijna vrijwel zijn gerealiseerd, niet mogen worden toegepast als er geen kosteneffectiviteitsanalyse heeft plaatsgevonden? Zo nee, waarom vindt u dat niet?

Vraag 4
Waarom vindt u het een verantwoordelijkheid voor gemeenten om de kosteneffectiviteit van milieuzones in kaart te brengen, als het Rijk ook een financiële bijdrage levert? Hoe beoordeelt u de kosteneffectiviteit van de door u ondersteunde maatregelen? Vindt u dat geen plicht richting de belastingbetaler om zelf inzicht in de kosteneffectiviteit te hebben? Zo nee, waarom niet? Maakt een kosteneffectiviteitsanalyse geen deel uit van het plan van aanpak dat u gezamenlijk met de G4-steden voorbereidt? Zo nee, waarom niet?

[1] Telegraaf, 6 maart 2015

Vraag 5
Hoe verhoudt de voorgenomen uitbreiding van milieuzones in diverse steden en het behoud van bestaande milieuzones zich tot uw uitspraak tijdens de begrotingsbehandeling in oktober 2014 dat milieuzones slechts een tijdelijke maatregel zijn?

Vraag 6
Bent u nog steeds van mening dat gemeenten zelf over de wenselijkheid, toepassing en haalbaarheid van milieuzones gaan (zoals u tijdens de begrotingsbehandeling in oktober 2014 heeft aangegeven)? Zo ja, waarom is het Rijk betrokken bij het plan van aanpak inzake milieuzones in de G4-steden? Wanneer is dit plan van aanpak afgerond? In hoeverre wordt gesproken over aanvullende Rijksbijdrages en maatregelen, zoals snelheidsverlagingen op Rijkswegen?

Vraag 7
Op grond waarvan en met welke (wettelijke) bevoegdheid mag een gemeente milieuzones invoeren en uitbreiden? Vloeit dit voort uit het NSL[2] of is er een andere basis? Zijn hier voorwaarden qua normen en tijd aan verbonden vanuit het Rijk? Zo nee, waarom niet? Wie bepaalt wanneer een milieuzone kan worden beëindigd en op welke gronden en wat is de betrokkenheid van het Rijk hierbij?

Vraag 8
Kunt u aangeven in welke mate de milieuzones, de Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie, de Green Deal Zero Emissie Bussen en de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek bijdragen aan het verder terugbrengen van stikstof en fijnstof? In hoeverre leidt dit tot minder gezondheidsschade? Zo niet, waarom gaat u dan toch door met het faciliteren van dergelijke initiatieven en hoe verhoudt zich dit tot de uitspraak dat bronbeleid de meest effectieve aanpak is?

Vraag 9
Wanneer gaat u een convenant afsluiten tussen het Rijk, gemeenten en bedrijfsleven inzake een uniform toegangsregime voor milieuzones voor personen- en bestelauto's? Zo niet, op welke wijze borgt u dan een uniform toegangsregime?

Vraag 10
Met welke belanghebbenden heeft u in de aanloop naar de uitbreiding van de milieuzone naar personen- en bestelauto's gesproken over de invoering van een tijdelijke stimuleringsmaatregel? Welke toezeggingen zijn wanneer en aan wie gedaan? Op welke wijze is de Kamer hierover geïnformeerd? Kunt u aangeven waarom u dit heeft toegezegd in relatie tot uw eerdere standpunt dat verdergaande maatregelen voor de leefomgeving zoals milieuzones, een gemeentelijke aangelegenheid betreft? Is dit niet strijdig met elkaar? Zo nee, waarom niet?

Vraag 11
Hoeveel bestelauto's zijn er in totaal in Nederland? En in de gemeenten die in aanmerking komen voor de vervangingsregeling voor bestelauto's? Welke bestelauto's komen er allemaal in aanmerking? Hoeveel bestelauto's kunnen er maximaal vervangen worden binnen de regeling? Is deze regeling alleen bedoeld voor de regio Utrecht of voor ook andere stedelijke regio's? Zo ja, gaat u dan de regeling financieel verder uitbouwen? Hoe gaat u de regeling evalueren?

Vraag 12
Is het denkbaar dat ondernemers uit omringende gemeenten van steden die milieuzones in willen voeren, nooit in die betreffende steden komen met hun bestelauto, terwijl ondernemers uit geheel andere gemeenten dat wellicht wel doen? Hoe beoordeelt u in dit licht de effectiviteit van de vervangingsregeling voor bestelauto's?

---

[2] NSL: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Vraag 13
Deelt u de mening dat 4 miljoen euro veel geld is voor een maatregel waarvan de effectiviteit onduidelijk is? Zo ja, waarom voert u geen kosteneffectiviteitsanalyse uit voor de vervangingsregeling? Zo nee, waarom niet?

Vraag 14
Kunt u onderbouwen welke gezondheidsschade er nu nog precies is, ondanks dat de stikstof en fijnstofnormen vrijwel overal worden behaald? Welke definities dan wel normen hanteert u precies ter vaststelling van gezondheidsschade? Op welke doelstellingen stuurt u hierbij? Wanneer heeft de Kamer deze definitie en doelstellingen vastgesteld?

Vraag 15
Kunt u nader duiden met welke onzekerheidsmarges nu precies rekening wordt gehouden ten opzichte van de grenswaarden en op welke bijdrages u doelt? Welke definitie dan wel norm hanteert u ten behoeve van de vergroting van de robuustheid van de verwachtingen over het voldoen aan de grenswaarden? Kunt u aangeven wat u verstaat onder vergroting en wat verstaat u onder robuustheid?

Vraag 16
Bent u bekend met de Staat van Utrecht die kwaliteit geeft aan van de woon-, werk- en leefomgeving in het gebied van de provincie Utrecht? Hoe beoordeelt u de uitspraak op pagina 22 dat het verbeteren van de luchtkwaliteit, met de kanttekening dat het een (supra)nationaal vraagstuk betreft waarbij lokale maatregelen beperkt effect hebben? Wordt hiermee ook niet bevestigd dat milieuzones of andere maatregelen gericht op het pesten van automobilist en ondernemer totaal niet bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit? Zo nee, waarom niet?

Vraag 17
Wist u dat de Staat van Utrecht laat zien dat vracht- en autoritten in de regio gemiddeld 18% vertraging oplopen? Deelt u de mening dat deze vertragingen niet ten goede komen van de luchtkwaliteit? Zo ja, hoe staat een milieuzone die voor nog meer vertraging zorgt in verhouding met de doelstelling om de luchtkwaliteit te verbeteren?